



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

tramways

Question écrite n° 26103

Texte de la question

M. Jean Michel attire l'attention de M. le Premier ministre sur la question du financement des grands travaux d'aménagement urbains et plus particulièrement sur le désengagement de l'État dans le projet de construction du tramway dans l'agglomération de Clermont-Ferrand. C'est avec une immense surprise et un grand sentiment d'injustice que les élus, toutes tendances confondues, et leurs concitoyens viennent d'apprendre par l'intermédiaire des médias l'hypothèse que l'État ne participerait plus au projet d'aménagement et de construction du tramway pneumatique proposé par l'agglomération clermontoise. Ce projet est d'un très grand intérêt pour cette agglomération qui compte près de 280 000 habitants. Il a le mérite de répondre aux différents enjeux des prochaines décennies : enjeux économiques, enjeux de la politique de la ville et enjeux environnementaux avec la mise en place de transports publics de grande qualité. En outre, ce grand projet offre une nouvelle image empreinte de dynamisme, d'innovation à Clermont-Ferrand et à sa région. Cette politique de transports ambitieuse nécessite un engagement et un soutien complet de la part des différents partenaires, d'autant plus que le matériel roulant sur pneumatiques développé par le groupement français LOHR et soutenu par la manufacture Michelin offre un concept original et performant, modélisable pour d'autres agglomérations. Ce projet de tramway clermontois a fait l'objet de l'engagement du précédent ministre des transports et de sa part lors de sa venue à Clermont-Ferrand le 31 mars dernier. Le désengagement de l'Etat à hauteur de 63 millions d'euros sur un total estimatif de 300 millions serait à la fois catastrophique pour l'agglomération clermontoise et ses habitants, néfaste à la politique des transports en commun, néfaste à l'image et au sérieux de l'État qui reviendrait sur sa promesse et catastrophique pour la centaine d'entreprises partenaires et le millier d'emplois qui dépendent du financement de ce projet. En conséquence, il lui demande qu'il veuille bien confirmer que l'Etat, dans la continuité des institutions de la République, ne se retirera pas de ce projet et qu'il appliquera le partenariat fixé par décret du 14 décembre 1999 (n° 99-1060) relatif aux subventions de l'État pour les projets d'investissements, complété par l'arrêté du 30 mai 2000 et la circulaire du 10 juillet 2001 (n° 2001-51), tel qu'il l'avait promis par l'intermédiaire de ses dirigeants successifs d'avant et après le 21 avril 2002. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

Le régime de subvention des projets de transport collectif en site propre, dont les règles étaient fixées par la circulaire du 10 juillet 2001, avait notamment pour objet d'inciter à la réalisation par les autorités organisatrices décentralisées d'infrastructures dédiées aux transports collectifs (tramway, métro, sites propres routiers et aménagements de voirie favorables aux transports collectifs) dans le cadre des objectifs de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) visant à promouvoir des approches intégrées entre transports, déplacements, stationnement et politiques du logement et de l'habitat. Depuis lors, le nombre des opérations et les montants correspondants de demandes de subventions d'État ont crû de façon extrêmement forte. Dans un contexte global de maîtrise et de réduction des dépenses budgétaires de l'État, qui a présidé à la construction du budget 2004, et au regard de la très forte croissance du nombre de projets en France, il s'est avéré impossible de

maintenir le régime de subventions tel que fixé par la circulaire de juillet 2001. Déjà en 2003, et compte tenu du montant disponible sur la ligne budgétaire, les taux réels de subventions ont dû être diminués de moitié, pour représenter un taux réel de 8 % rapporté à la totalité de la dépense d'investissement. Plutôt que d'être contraint à poursuivre ce mouvement de baisse des taux réels de subventions, ce qui aurait fini par ôter tout caractère incitatif et toute signification économique réelle à ce régime d'aides, le Gouvernement a décidé de mettre fin dès 2004 à ce régime de subventions. La loi de finances pour 2004 comporte ainsi la suppression de l'aide de l'État aux transports collectifs en région. Cette décision s'accompagne toutefois de la mise en place d'une dotation de 65 millions d'euros inscrits dans la loi de finances rectificative pour 2003 pour certains projets de transports collectifs en site propre finançables en 2004. A ce titre, le projet de première ligne de tramway de l'agglomération clermontoise, pris en considération en avril 2002, bénéficiera d'une subvention de l'État d'un montant de 6 millions d'euros. Le dossier de demande de subvention est en cours d'instruction. En outre, les autorités organisatrices auront la possibilité de bénéficier de prêts à taux réduits sur longue durée de la part de la Caisse des dépôts et consignations ou de Dexia crédit local. Le projet de Clermont-Ferrand a d'ores et déjà été rendu éligible à ces offres de prêts.

Données clés

Auteur : [M. Jean Michel](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (6^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26103

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Premier ministre

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2003, page 7737

Réponse publiée le : 28 septembre 2004, page 7561